

Доц.д-р Ристе Темјановски¹

**ИСКОРИСТУВАЊЕ НА ИПА ФОНДОВИТЕ ЗА ПОСТИГНУВАЊЕ
РАМНОМЕРЕН ЕКОНОМСКИ И СОЦИЈАЛЕН РАЗВОЈ
(ПОСЕБЕН ОСВРТ НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА ВО РЕПУБЛИКА
МАКЕДОНИЈА)**

АПСТРАКТ

Со цел да постигне и овозможи рамномерен економски и социјален развој, Европската Унија во последните три децении се заложи, прво во промовирање на економска и финансиска кохезија помеѓу земјите членки на ЕУ и второ како дел од нејзината одговорност во глобалниот развој, за подршка на економскиот и социјален развој на земјите кои не се членки на ЕУ, но се во процес на пристапување кон ЕУ. Во тој контекст, ЕУ издвојува дел од својот буџет за подршка и социјални развојни цели за третите земји. Оваа помош се слева во овие земји преку бројни инструменти кои произлегле во согласност со специфичните прилики и потреби на индивидуалните групи на земји.

Главна цел на кохезионата политика е да помогне во намалувањето на економските и социјалните диспаритети со земјите членки на ЕУ и да помогне во подготовката на земјите пристапнички кон ЕУ за ефективна и ефикасна имплементација на ваквата политика за целосно пристапување кон ЕУ. Со промовираната кохезија, ЕУ придонесува кон хармонизиран и одржлив развој на економските активности во земјите членки на ЕУ, но исто така нуди структурна помош до земјите пристапнички на ЕУ во рамките на програмите на предпристапна подршка. Предпристапните програми - ФАРЕ, ИСПА и САПАРД, кои всушност ја играат улогата на надворешни инструменти за економска и социјална кохезија, финансираат различни програми во доменот на инфраструктурата, индустријата, животната средина, услугите, земјоделието, руралниот развој и малите бизниси. Во наредниот среднорочен финансиски период на ЕУ, кој започа од 2007 година, се интегрирани во еден единствен предпристапен инструмент - ИПА (Инструмент за предпристапна помош).

Клучни зборови: *ЕУ, Европски инвестициони фондови, предпристапна програма, транспорт, инфраструктура. Економска и социјална кохезија.*

Ph.D Riste Temjanovski

**USING IPA FUNDS TO PROMOTE ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT
COHESION
(SPECIAL OVERVIEW OF TRANSPORT POLICY IN REPUBLIC OF
MACEDONIA)**

¹ Ристе Темјановски, д-р по Економски науки. Европски универзитет Прв приватен универзитет РМ, 1000 Скопје.

Riste Temjanovski, Ph.D. Economical Sciences, European University First Private University Republic of Macedonia, 1000 Skopje, R. Macedonia. *e-mail:* riste.temjanovski@eurm.edu.mk

ABSTRACT

In order to achieve and promotes coherent economic and social development European Union throughout the last three decades have been engaged, firstly, to promote economic and financial cohesion among the EU Member States, and secondly, as part of its responsibility for global development to support the economic and social development of non-EU members states, both those in the process of becoming EU members. In this context, the EU allocates part of its budget to support the economic and social development objectives of third countries. This assistance is channeled into these countries through a large number of instruments designed according to the specific circumstances and needs of individual groups of countries.

The main objective of the cohesion policy is to help reduce economic and social disparities within the EU Member States, and to help prepare the EU-accession countries for effective and efficient implementation of this policy once they become full EU Member States. By promoting cohesion, the EU contributes to a harmonious and sustainable development of the economic activities in the Member States, and also offers structural help to the EU-accession states within the framework of programmes of pre-accession support. Pre-accession programmes – PHARE, ISPA and SAPARD – which de-facto play the role of “external” instruments of economic and social cohesion, finance various programmes in the fields of infrastructure, industry, environment, services, agriculture, rural development and small business. In the next medium-term financial period of the EU, starting in 2007, these three instruments are integrated into a single pre-accession instrument - IPA (Instrument for Pre-accession Assistance).

Key words: EU, European investment funds, pre-accession programmes, transport infrastructure, economic and social cohesion.

Европските инвестициони фондови како инструмент за хармонизиран економски развој во Европа

Една од основните цели на политиката на кохезија на ЕУ е намалувањето на економските и социјалните разлики меѓу различните региони во Заедницата.² Иако инструментите на политиката на кохезија секогаш биле користени на национално ниво во државите членки, терминот регионална политика за прв пат бил воведен уште во Римскиот договор со кој што била воспоставена ЕЕЗ во 1957. Спроведувањето на политиката на кохезија се состои од голем број развојни активности, програми и иницијативи на државите членки, локални власти и заедници, координирани и коофинансирани од страна на ЕУ³.

Постигнување на економска и социјална рамнотежа особено со новите земји членки на ЕУ и на оние кои се во фаза на пристапување претставува една од главните насоки на ЕУ. Со цел поддршка на земјите

² Овие активности и цели се во согласност со во согласност со Членот 158 од изменетиот и дополнет Договор на ЕУ.

³ Мрак, М.; Узунов, В.; Фондовите на ЕУ за развој и Република Македонија. Скопје: Влада на Република Македонија, Сектор за европска интеграција, 2005. стр. 22.

кандидати, ЕУ дефинирала стратегија на пред пристапување, со што се обезбедува помош и овозможува инвестирање, но пред се, се постигнува и повисок степен на адаптираност на земјите кандидати кон стандардите на ЕУ.

Стратегијата на ЕУ за предпристапување била следена преку неколку рамки и механизми:

- *Договор за Асоцијација*. Тоа е формален и пред сè билатерален договор помеѓу ЕУ и кандидатот, што ги покрива прашањата за трговските врски, политичкиот дијалог, апроксимација на законодавството и други облици на соработка, вклучувајќи ја индустријата, животната средина, транспортот и царината;
- *Партнерство за пристапување*. Кој го подготвува секоја земја со главен акцент на приоритетите за европска интеграција и подршката на ЕУ;
- *Помош при пред пристапување* - преку PHARE програма, ISPA - подршка со инвестирање во животната средина и транспорт, SAPARD⁴ - подршка во земјоделството и руралните средини и ко-финансирање со EIB и меѓународните финансиски институции;
- *Меѓусебни преговори за пристапување*, за да се детерминираат условите под кои секоја земја кандидат ќе се приклучи на ЕУ, и условите под кои ќе го адаптира, имплементира и стави на сила *acquis communautaire*.

Она што е од посебно значење за Република Македонија е тоа што во наредниот среднорочен финансиски период на ЕУ, кој започна во 2007 година, трите претходни инструменти (PHARE, ISPA I SAPARD) се интегрирани во еден единствен предпристапен инструмент - ИПА (Инструмент за предпристапна помош) и се наменети за подршка за земјите кандидати за членство на ЕУ (Хрватска, Македонија, Турција), како и потенцијалните кандидати за членство во ЕУ (Србија, црна Гора, БиХ, Албанија и вклучувајќи го и Косово според Резолуцијата на ОН 1244). Преку регулативата ИПА треба да се насочи претпристапната помош преку засилување на координацијата меѓу различни компоненти, односно хармонизирање на правилата за имплементирање преку создавање на единствена рамка за помош. Оваа единствена рамка ќе ја интегрира структурата PHARE/ISPA/SAPARD и ќе ја надополни пошироката рамка која ги вклучува другите компоненти на Структурните фондови и Фондови за развој на руралните средини.

Инструментот за претпристапна помош на Европската Унија стартува со примена на 01.01.2007 година, следејќи ја временската рамка на

⁴ Преку програмата САПАРД, ЕУ алоцира преку 500 милиони евра годишно за земјоделство и рурален развој, врз основа на развојните планови одобрени од страна на ЕУ.

новата Финансиска перспектива на ЕУ (2007 – 2013). Истата е регулирана со *Регулативата ЕЗ бр.1085/2006* на Советот за воспоставување на инструментот за претпристапна помош (ИПА). ИПА ги заменува тековните програми CARDS (за земјите од Западен Балкан) и ISPA, PHARE и SARARD (за земјите кандидати), чие времетраење е ограничено со постојната Финансиска перспектива т.е. до крајот на 2006 година.

Новиот ИПА инструмент се воведува со цел полесно управување со помошта од страна на Европската Унија (наместо 4, се воведува 1). Сепак, тоа не значи дека сите земји кориснички ќе имаат ист третман, диференцијацијата е обезбедена со различниот пристап за различна категорија на земји до компонентите на ИПА (потенцијални кандидати и кандидати за членство).

Инструментот за претпристапна помош (ИПА) воспоставува пет компоненти:

1. Помош при транзиција и градење институции за да им се помогне на државите да ги пресретнат критериумите за пристапување и да се подобрат способностите на нивната администрација и судство;
2. Регионална и прекугранична соработка;
3. Регионален развој - подготовка на теренот за ЕРДФ програмите на Структурните фондови и за Кохезиониониот фонд;
4. Развој на човечките ресурси;
5. Развој на руралните средини - подготовка за програмите за помош на Земјоделството и руралниот развој.

Според концептот на ИПА регулативата, државите кориснички ќе бидат поделени во две категории во зависност од нивниот статус како држави кандидати или како потенцијални држави кандидати. Одредена држава може да се помести од првиот во вториот анекс само откако советот ќе и даде статус на држава кандидат⁵.

Средствата за претпристапната помош (ИПА) се неповратни средства за развојна помош, се наменети за спроведување на реформските политики и развојните проекти кои создаваат услови за приближување на Македонија кон ЕУ.

Табела 1. Претпристапна помош во милиони ЕУР за периодот 2007-2009

Земја	2006	2007	2008	2009
Хрватска	140	138.5	146.0	151.2
Македонија	43.6	59.5	70.2	81.8

⁵ Мрак, М.; Узунов, В.; Фондовите на ЕУ за развој и Република Македонија. Скопје: Влада на Република Македонија, Сектпр за европска интеграција, 2005. стр. 62.

Турција	500	497.2	538.7	566.4
Албанија	45.5	61.0	70.7	81.2
Босна и Херцеговина	51.0	62.1	74.8	89.1
Црна Гора	59.3	31.4	32.6	33.3
Србија	19.5	186.7	190.9	194.8
Косово	167	63.3	64.7	66.1
Вкупно	1024.1	1099.7	1188.6	1263.9

Европските инвестициони фондови и транспортната политика

Со цел да ги надоместат несразмерностите во пошироки размери, ЕУ го забрзала инвестирањето, особено во инфраструктурата. Почнувајќи од 1975 година, беше создаден Европскиот фонд за регионален развој (ЕРДФ), како најголем од четирите структурни фондови. Тој е главен извор на ЕУ во финансирањето на инфраструктурата, координиран со оние на останатите фондови во реализирање на развојните програми⁶. ЕРДФ учествувал во финансирањето на транспортната инфраструктура особено во понеразвиените региони, каде БДП по жител е помал од 75% од просечниот во ЕУ. На тој начин се придонело за директното инвестирање на ТЕТМ.⁷

Европската инвестициона банка (ЕИБ) исто така има голем допринос во финансирањето на овие проекти преку поволни заеми и поголема економска и социјална кохезија во Унијата. Регионалниот развој претставува еден од основните приоритети од формирањето на оваа институција. Две третини од позајмиците на банката директно биле насочени кон регионалните цели, од кои поголемиот дел (околу една третина) за финансирање на проектите во транспортната инфраструктура. Активностите на ЕИБ се во тесна кооперативност со Структурните и Кохезиони фондови и буџетот на ТЕТМ. Така на пример една четвртина од фондовите на ЕИБ вклучувале кофинансирање со Структурните фондови за регионално-развојните проекти.⁸

⁶ Европската солидарност меѓу државите членки првенствено се изразува преку четирите Структурни фондови: 1. Европски регионален развоен фонд (ЕРДФ); 2. Европски социјален фонд (ЕСФ); 3. Европски фонд за насочување и гаранции на земјоделството (ЕАТГФ); 4. Финансиски инструмент за насочување на рибарството (ФИФГ).

Мрак, М.; Узунов, В.; Фондовите на ЕУ за развој и Република Македонија. Скопје: Влада на Република Македонија, Сектор за европска интеграција, 2005.. стр. 30-31.

⁷ European Commission: *Thematic Evaluation of the Impact of Structural Funds on Transport Infrastructures*. (Final Report). Oscar Faber, United Kingdom. et al., 2000, pp.1-3.

⁸ European Commission: *Cohesion and Transport*. Brussels, COM(98). pp.6-7.

Транспортот како просторна категорија заема значајно место во развојните системи во просторот. Динамиката на развитокот на сообраќајот, постојаното зајакнување на неговата улога во функционирањето на стопанството и промените кои во врска со тоа се наметнуваат во областа на организацијата на животот и работата на еден простор, имаат широко дејство врз целокупната општествено-производна организација. Од тие причини развојот на транспортната инфраструктура традиционално е поддржано од грантови на Заедницата врз основа на јавните фондови, кои можат да бидат национални, регионални или на Унијата. Почнувајќи од 1993 година, по барање на Европскиот Совет, ЕИБ преку финансиски инструменти го поддржала инвестирањето во ТЕТМ. ЕИБ исто така е главен финансиер на 10^{те} паневропски транспортни коридори дефинирани на конференциите во Крит (1994) и Хелсинки (1997). Помеѓу 1993 и 2000 година, ЕИБ ги финансирала транспортните проекти за ТЕТМ во износ од 144 милијарди евра и одобрила позајмица во висина од 43,6 милијарди евра.⁹

Што се однесува до останатите транспортни проекти, многу од нив при изградбата на патиштата и железниците го следат овој модел. Потребните фондови за развој на трансевропска транспортна мрежа изнесувале околу 110 милијарди евра само за главните проекти, што значи дека некои проекти биле селектирани по приоритет за изградба во однос на другите. Се проценува дека инвестирањето во транспортните проекти според ЕУ стандарди ќе изнесува најмалку 90 милијарди евра. Повеќе од половина од овој износ ќе биде наменет за патната мрежа, а 30 милијарди евра за финансирање на железничката мрежа. Долгорочно планирано, Комисијата во ЕУ проценила дека би биле потребни 258 милијарди евра за приближување на транспортните мрежи кон прифатливи стандарди.¹⁰

Следејќи ги тенденциите за проширување на ЕУ, националните буџети на земјите аспиранти кон ЕУ и нивното вклучување во ТЕТМ, нивните национални буџети не се способни, барем за извесно време да обезбедат средства за развој на транспортната инфраструктура. Меѓународната поддршка, посебно од ЕУ, преку ИПА (Инструменти за предпристапна помош) и ЕИБ би биле клучни играчи во финансирањето и проширувањето на транспортниот сектор во ЕУ.

Една од главните причини е што финансирањето на инфраструктурните проекти бара големи вложувања, а долг временски период за обрт на вложениот капитал. Друга причина претставуваат екстерните трошоци на кои се изложени концесионерите за вложување во

⁹ European Investment Bank (EIB): *Development of Trans-European Transport Networks: the Way Forward*. Luxembourg. February 2001. pp.2-3.

<http://www.eib.org>

¹⁰ European Investment Bank (EIB): *Development of Trans-European Transport Networks: the Way Forward*. Luxembourg. February 2001. pp.4-5.

<http://www.eib.org>

автопатиштата. Имено и ако се обезбеди поголем обрт од инвестираните средства, потребни се средства за подмирување на екстерните трошоци произлезени од ефектите за намалување на загадувањето на животната средина, бучавата и повторна реконструкција на патната мрежа.

Моделот на одржлив економски развој преку транспортна интеграција на земјите во ЕУ

Со проширувањето на Европската заедница, одржливиот развој претставува императив за хармонизација на заедничката транспортна политика. Наспроти успешноста од воспоставување на заеднички пазар во ЕУ во последните 15 години, сепак недоволната синхронизација во заедничката транспортна политика сèуште претставува главен проблем за понаташниот развој. Нееднаквиот економски пораст преку различни модели на транспорт, полесното реструктурирање на одредени модели кон потребите на економијата на ЕУ со воспоставувањето на заеднички пазар претставуваа главна грижа за единствената транспортна политика.

На неформалната средба на министрите од земјите членки на ЕУ одговорни за просторно уредување во Нордвјк (јуни 1997 год.) бил дефиниран прв официјален нацрт за “Перспективите на просторниот развој на Европа“ (ЕСДП). Според авторите на овој документ, тој би требало да претставува основа за политичките дискусии, да ја зајакне кохезијата на земјите членки, одржливиот развој и глобалната компетитивност, да ја стимулира интеграцијата на различните политики на земјите од ЕУ, да влијае врз просторното уредување на прекуграничните подрачја и на меѓународно и европско ниво да ја подобри соработката помеѓу различни административни нивоа во доменот на просторниот развој. Оваа иницијатива јасно укажува на големата важност на просторната проблематика за политичките акции.

Сообраќајот, комуникациите и воопшто транспортната инфраструктура се третирали како одлучувачки фактори за просторната организација на ниво на Европа, земајќи ги предвид сатурацијата, пристапноста и диспаратите.

Било укажано на неповолното учество во сообраќајот преку различните модели на транспорт во ЕУ. Денес, прометот преку патниот сообраќај изнесува преку 44% од целокупниот промет на стоки, спореден со 41% промет во бродскиот сообраќај на кратки дистанци, 8% на железничкиот сообраќај и 4% на внатрешниот воден сообраќај. Доминантноста на патниот сообраќај посебно бил забележлив и во превозот на патници, каде учествува со 79%, авионскиот сообраќај со 5% и железницата со 6%. Пооделни подрачја во рамките на ЕУ и понатаму се третираат како транспортно изолирани, маргинализирани од европскиот пазар, додека одредени центри се парализираат како резултат на сообраќајниот метеж, што ја рефлектира нестабилноста на регионална

кохезија во рамките на ЕУ. Посебно зафатени области со секојдневните сообраќајни метежи се урбаните центри, некои делници од главните автопатишта кои водат до големите индустриски центри, кои сепак опфаќаат околу 7,500 км, или 10% од патната мрежа. Во железничкиот сообраќај околу 16,000 км од железниците, или 20% се класифицирани како тесни грла. Во авионскиот сообраќај, околу 16 главни аеродроми, доцнат или откажуваат повеќе од 30% од летовите. Сето тоа се пресликува со потрошувачка на 1,9 милијарди литри гориво, што претставува 6% од годишната потрошувачка. Грижата околу овие неповолности се одразува посебно преку економските параметри. Студиите околу идната транспортна политика на ЕУ индицираат на екстерни трошоци настанати со метежите на патниот сообраќај и изнесуваат околу 5% за БДП на ЕУ. Прогнозите за следните 10 години укажуваат дека трошоците настанати со сообраќајните метежи би се зголемиле за 142% и би достигнале 80 милијарди евра годишно, што би значело 1% од БДП на заедницата. Прогнозите на економските експерти се насочени дека економскиот пораст и благосостојба не е можно да се постигне без ефикасен транспортен систем кој ќе биде адаптиран на единствениот пазар на ЕУ.¹¹

Ваквите сообраќајни метежи се одразуваат и на загадувањето на животната средина, што е главна грижа во одредбите за одржливиот развој во транспортот на ЕУ. Според состојбите на Комисијата задолжена за заштита на животната средина во 2000 година според податоците изнесени во Зелената книга, потрошувачката на гориво во транспортниот сектор ќе емитува околу 28% од CO₂, кој е водечки гас во создавањето на ефектот на стаклената градина. Прогнозите за иднина се уште позастрашувачки со оглед на фактот што емисијата на CO₂ се очекува да достигне околу 50% или 1,113 милијарди тони во 2010 година, споредени со 739 милиони тони во 1990 година. Патниот сообраќај е главен загадувач и учествува со 84% од емисијата на CO₂ од вкупното загадување. Затоа залагањата на експертите биле насочени и кон употреба на алтернативни горива и можности за подобрување на ефикасноста на транспортните модели, како технички измени и кон еколошки подобрувања на постоечката состојба.¹²

Во тој контекст, направените напори, посебно во секторот на патниот сообраќај, за заштита на воздухот и намалување на бучавата мора да продолжат на начин што ќе се воспостави рамнотежа во заштитата на животната средина, без да ги зголемуваат противречностите помеѓу транспортниот систем и економијата. Проширувањето на ЕУ исто така го апострофира влијанието и барањето за поголема мобилност од една страна, со дестабилизација на целокупниот транспортен систем и негативните реперкусии на економиите на земјите кандидати. Интеграцијата на

¹¹ EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-15.

¹² Ibid, pp. 24-25.

транспортниот систем во овие земји би претпоставувало огромна промена во идните мерки кои би се планирале во транспортната политика.

Посебни мерки кон кои би се насочиле идните прашања на транспортот би биле:

- економскиот пораст, во голема мерка би генерирал и поголема потреба за мобилност како на транспортот на добра и сервиси, така и на патници;
- проширувањето на ЕУ со нови членки, ќе овозможи поголем проток во постојните земји членки, посебно во граничните региони;
- прометот на главните сообраќајни артерии во голема мерка ќе ги зголеми трошоците на сатурација на животната средина со што ќе се зголемат потребите за поголеми инвестирања;
- пристапноста кон поодалечените области и потребата за изградба на нови инфраструктурни објекти за целосно поврзување на земјите кандидати со постојни членки на ЕУ во голема мерка ја наметнува потребата за големи инвестирања во транспортниот сектор.

За надминување на овие состојби се разгледува и можноста за постепено прекинување на тесната поврзаност помеѓу економскиот пораст и порастот на транспортниот сектор. Решението се бара во едноставниот модел со редистрибуција на транспортот на лица и добра помеѓу транспортните модели. Тоа би значело и хармонизација помеѓу таксите за гориво, отстранување на тешките возила надвор од патиштата за време на викендите, зголемување на ефикасноста на останатите модели преку подобар квалитет на услуги, логистика, технологија. Но и покрај ваквите заложби патниот сообраќај и понатаму ќе биде доминантен во сообраќајниот промет, и присутен на главните европски артерии и природни подрачја и тоа не оди во прилог за баланс помеѓу транспортните модели и за подобра регионална кохезија. Затоа отсутноста од инвестициони вложувања во ревитализација на останатите модели на транспорт, особено во секторот на железничкиот сообраќај, ја прави неконкурентна битката за одржливоста на транспортната политика.

Со проширувањето на своите простори, се очекува транспортната политика во Европската унија, да има значајна улога во развивањето на одржливиот транспортен систем и надминувањето на проблемите со бучавата и загадувањето. ЕУ и понатаму ќе продолжи со својата политика за отворање на пазарите за главните модели на транспорт а во исто време ќе настојува да се грижи и за квалитет на транспортните сервиси и безбедноста на корисниците. Таа настојува да ја зајакне позицијата во меѓународните организации, и да биде во состојба да се справи со ефектите од глобализацијата.

Парадоксално звучи фактот што ЕУ, која е светски водечка трговска сила и која раководи во најголем дел со трговијата надвор од своите граници,

не превзема доволно во прифаќањето на меѓународните правила кои се однесуваат на транспортот.¹³ Една од причините е можеби тоа што земјите од Унијата не се вклучени во многу меѓувладини организации, каде немаат ни статус на набљудувач. Ваквата ситуација налага без одлагање, поголем пристап на меѓународната сцена за поголемо влијание во овие организации со активности од заеднички интерес и поддршка на одржливиот развој. Проширувањето на Унијата треба да значи и испраќање на позитивни сигнали на конзистентноста помеѓу стандардите прифатени од 15^{те} (поранешни) членки на ЕУ и оние кои се донесени и прифатени на меѓународните тела од 150 земји членки. Унијата се очекува да заземе повидна улога на меѓународната арена и да се залага за заштита на социјалните, индустриските и транспортните интереси кои се во интерес на светската заедница.

Значење на европските инвестициони фондови за развој на транспортниот систем на Р. Македонија во однос на регионалните и европските транспортни системи

Одредени позитивни сигнали околу изградбата на транспортните коридори во Македонија можат да се јават и со изградбата на "Јадранскиот коридор". Имено овој коридор иако не беше дефиниран посебно како останатите десет паневропски коридори на одржаните министерски средби за транспорт во Крит и Хелсинки, беше идентификуван во склоп на промовираните четири региони (Евро-арктичкиот регион на Баренцовото Море, басенот на Црното Море, Јадранско-јонскиот регион и Медитеранскиот басен). Значи овој коридор е поддржан и вклучен во паневропските инфраструктурни проекти и е составен дел на проектот за Јадранско-јонскиот регион, а во пошироки рамки во проектот за Медитеранскиот басен.¹⁴

Разгледувајќи го планскиот развој на овој дел од Европа, се забележува еден празен појас од јадранскиот брег до коридорот 10. Со цел надминување на овој празен простор, а со цел и надополнување на транспортните текови помеѓу двата коридора 8 и 10, се планира изградба на современ автопат, кој заедно со останатите транспортни системи (гасовод, електрична мрежа), ќе овозможи поголем економски развој. Кон ова се надополнува и богатата туристичка понуда благодарение на извонредните ресурси за развој на туризмот во овој регион (природни и антропогени) како

¹³ White Paper: *European Transport Policy for 2010: time to decide*. Brussels: Commission of the European Communities 2001. p. 96.

¹⁴ Borruso, G.: *The Adriatic Corridor*. International Adriatic Conference "Vision Planet project INTERREG II". Trieste, Italy - 1,2 1999. pp 1.
<http://www.univ.trieste.it/vplanet.index.htm>

што се прекрасното крајбрежје, националниот парк Плитвице, историските културни споменици на јадранското приморје (во Задар, Сплит, Дубровник), Скадарското Езеро, итн. Во непосредна близина преку транспортниот коридор 8, овој регион се поврзува со Охридско-преспанскиот регион, што во голема мерка го надополнува туристичкиот пејсаж на овој дел од Европа.

Во контекст на стабилизирањето на политичките состојби на Балканот, идејата за Јадранскиот автопат, се замислува како една "делница" од поширокиот регионален транспортен проект наречен "Медитерански патен прстен". Овој сообраќаен инфраструктурен проект се планира како модерен автопат, кој ќе се протега покрај целиот Медитерански брег и ќе има мултипликативно економско влијание со поврзувањето на Медитеранскиот брег од Гибралтар, низ Босфор до Суецкиот канал. Економските ефекти се очекуваат во позитивното влијание на економскиот раст, вработувањето, туризмот и урбанизацијата на целиот регион и на секоја од земјите во регионот.¹⁵

Медитеранскиот регион има многу големо историско, културно и економско значење за европскиот континент. Овој простор се смета за колевка на цивилизацијата и овде се развиле земји со национални и религиозни разлики, а самиот Медитеран често пати се прикажува како бариера помеѓу развиените земји од Европа и сиромашните земји од Африка.

Просторот на Јадранскиот регион се планира како широка арена на интеграциските процеси, после трагичните воените настани во изминатите 10-15 години, НАТО интервенцијата, егзодусот на населението од овие простори итн. Овој простор (Словенија, Хрватска, Босна и Херцеговина, Црна Гора, Албанија и нивните крајбрежни делови) се замислува како мирна промена кон целосната интеграција во Југоисточна Европа, своевидна политичка и економска орбита на ЕУ. Од тие причини се споменува и името на "Коридор на мирот", или нов коридор Север-Југ. Нацрт проектот за овој коридор е поддржан од официјалните институции во Босна и Херцеговина и Македонија, со цел формирање на 'рбетен транспортен коридор, кој ќе се протега од Трст, низ Риека, Бихач, Сараево, Скопје, па преку коридорот 8 ќе продолжи до Софија и Истанбул. Поминувајќи низ простори на неколкугодишни конфликти (Босна и Херцеговина, Косово, Македонија) со цел повторно враќање на мирот на овие простори, има добра причина да се нарече "Коридор на мирот".¹⁶

Овие регионални интеграциони процеси ќе ги надополниме и со развојните регионални истражувања, направени четириесетина години

¹⁵ Druzic, I.: *The Development significance of the Adriatic motorway*. International Adriatic Conference "Vision Planet project INTERREG II". Trieste, Italy - 1,2 1999. pp 13 <http://www.univ.trieste.it/vplanet.index.htm>

¹⁶ Borruso, G. *The Adriatic Corridor*. International Adriatic Conference "Vision Planet project INTERREG II". Trieste, Italy - 1,2 1999. pp 8. <http://www.univ.trieste.it/vplanet.index.htm>

наназад, со идејните и планерските предвидувања за "Регионалниот просторен план на регионот Струга-Охрид-Ресен". Во изработката на 27-те секторски специјалистички студии, биле ангажирани голем број на специјалистички стручни институции и поединци, експерти од ОЕЦД (Меѓународна организација за економски развој) преку две фирми од Швајцарија "Turistkonsalt" и "АКАУ", "ОТАМ" - Париз и др.¹⁷ Првобитната идеја била изработка на просторен план на туристичко уредување на регионот, подоцна се трансформира во акција за изготвување на комплекс на Регионален план на предметниот простор. Испитувањата на овој простор требало да покаже до која мерка може овој простор третиран како една целина, да постане жариште за развој на Југозападна Македонија. Да се простудуира и оцени можноста за формирање нова оска на развој што би поминувала низ регионот (Тирана-Струга-Кичево-Скопје-Ниш) и со тоа би се овозможило одредена рамнотежа и баланс на Вардарската оска на развојот.¹⁸

Денес, слободно може повторно да се разгледа и да се планира сообраќајната оска која доаѓа од Јадранската магистрала, преку соодветни сообраќајни правци преку Албанија, да продолжи низ просторот на Охридско-преспанскиот регион, опфаќајќи ги Струга-Охрид-Ресен и Битола, за да се приклучи кон северно-грчката оска на развојот, чиј што резултат е автопатот "Nea Via Egnatia" кој оди до Истанбул. Со тоа би се формирала една јужно европска или поточно, балканска оска на развој која би ги поврзувала во целина јадранскиот со беломорскиот литорал. Несомнено дека една ваква балканска литорална оска на развојот би имала енормно значење за сите земји што лежат на неа и сигурно ќе биде огромен импулс за нивните економии.

Сигурно е дека континенталната спојка помеѓу Јадранската и северно-грчката, односно беломорската оска на развојот на просторот на Македонија, би била онаа драгоцената втора оска на развојот, што директно би влијаела на вкупниот развојот и растеж на западниот македонски регион и би го вратила некогашниот сјај и просперитет на Охрид и Битола, што овие два града го имале во минатото. Оваа оска на развојот иницира потреба од една друга трансферзална оска на развојот што би ја поврзувала (преку Струга-Кичево-Скопје-Крива Паланка-Софија) литоралната и континенталната балканска оска на развојот. На тој начин би се овозможило поврзување и взаемно дополнување на транспортните коридори кои поминуваат низ северниот дел на Грција со оние во нашата земја, со што би се надминале и колизиите и проблемите што се јавуваат поради постоењето на двата транспортни коридори.

¹⁷ Дирекција за регионално планирање: *Регионален просторен план: Охридско-преспански регион*; завршен извештај: книга I. [s.a.] стр.2.

¹⁸ Ibid, стр.151-152.

Оваа трансферзала во просторот на Република Македонија, од една страна би ја поврзувала Вардарската оска на развoтoк со литоралната балканска оска, а од друга страна би била 'рбетник на развoтoкот на западниот регион со оглед да на себе ги носи сите пунктови и стопански жаришта на развoтoк. Се очекува сосема разбирливо, новата сообраќајна оска на развoј ширум да ги отвори границите на соседните држави Грција и Албанија и овозможи непречено флукутирање на културни, стопански и туристички текови. Без оглед на разликите кои постојат меѓу нив, новата европска просторно развoјна политика налага потреба од пошироко вклопување, а еден од предусловите е остварување на споменатата сообраќајна оска на развoј.

Со самото крстосување на двете различни оски ќе се формира основен прометен јазол во регионот, со сите реперкусии што од тоа произлегуваат, а посебно со квалитативно и квантитативно зголемување на локационите фактори за индустријата. Од друга страна, со отворање на просторот се формираат услови за развoтoк на туристичко стопанство, со комплетирање и зголемување на туристичката понуда, искористувајќи го во разумна мерка потенцијалот на природните убавини, не само на двете езера, туку и на околните планини и речни долини.

Се очекува сосема разбирливо, оваа литоралната балканска оска на развoј ширум да ги отвори границите на соседните држави Грција и Албанија и да овозможи непречено флукутирање на културни, стопански и туристички текови. Без оглед на политичките прилики и политичките системи, животните интереси на Албанија и Грција налагаат потреба од пошироко вклопување во европската и глобалната економија, за што еден од предусловите е литоралната Јадранско-беломорска оска. Затворените економии се по правило депресирани економии без долгорочна перспектива и развoтoк. Поради тоа треба да се согледаат интересите на иднината и создаде клима за заедничко оживотворување на оваа витална, по балканските економии, оска на развoтoк.

Трансферзалните оски Струга-Кичево-Скопје-Ниш-Белград и Струга-Кичево-Скопје-Куманово-Софија-црноморско приморје е од посебен интерес за албанското стопанство и таа е во овој момент најкусата врска на Албанија со Средна и Источна Европа. Литоралната врска што врви во северниот дел на Албанија од Скадар до Кафасан, ќе биде од големо значење за излегување на тој простор од заостанатост.

Несомнено дека и во иднина Вардарската оска на развoј (Коридорот 10) ќе врши директно влијание на целокупниот стопански развoтoк на Македонија, кој ќе биде позитивен во целина, а од друга страна ќе има одредени негативни реперкусии на просторот што не гравитира кон неа. Факт е дека една оска на развoтoк во Република Македонија е недоволна, потребно е да се испитаат можностите за креирање на други еквивалентни или секундарни оски на развoтoк, преку кои одредени подрачја би добиле адекватен импулс и кои всушност би биле стимулатори за побрз просперитет

на тие подрачја, а со тоа би се воспоставил полицентричен, наместо моноцентричен систем и адекватна дистрибуција на производните сили и капацитети.

"Кога говориме за влијанието на сообраќајната поврзаност врз стопанската развиеност, не смееме да заборавиме на две работи: прво дека нема стопанска развиеност на едно подрачје без добра сообраќајна поврзаност, но и дека може да има сообраќајна поврзаност без стопанска развиеност. Добрата сообраќајна поврзаност е услов за стопанска развиеност, но не е самата развиеност. Второ, за да може сообраќајната поврзаност да го покаже своето влијание врз развојните процеси треба да мине извесно време. Еден осмислен, т.н. програмиран развој ќе ги поврзе двете компоненти - сообраќајното отворање на еден регион и изградбата на производните капацитети во него".¹⁹

Одредени искуства и можни решенија за обезбедување на финансиските средства во транспортниот сектор

Министерството за транспорт и врски е вклучено во подготовка и понатамошна имплементација на Компонентите I, II, III²⁰. Земајќи во предвид дека во рамки на компонента III –Регионален развој акцент е ставен на развој на инфраструктурни проекти, со заклучок на Влада, Сениорски програмски службеник е назначен од Министерството за транспорт и врски- Сектор за Европска Унија со што Министерството е одговорен координатор за оваа компонента.

Според Документот за повеќегодишно планирање (МИПД) во рамките на Компонента III- Регионален развој акцент е ставен на инфраструктурните проекти, чија цел е целосно сообраќајно поврзување на Република Македонија со Трансевропските мрежи. Заедничка определба е финализацијата на Коридорот 10, финансирање на изградбата на делниците од автопатот *Демир Капија – Удово и Удово – Смоквица*, модернизација на железничката пруга Табановце – Гевгелија и комплетирање на проектната документација за Коридор 8. Најголем дел од средствата од оваа компонента ќе бидат наменети за развој на транспортната инфраструктура поради поголема подготвеност за абсорпција на средствата. За оваа компонента во тек се активности за подготовка на Стратешка кохерентна рамка и Оперативна програма.

¹⁹ Миљоски, К: *Проблеми на теоријата и политиката на недостатоно развиени подрачја во Југославија*. Скопје: Економски факултет, 1974. стр. 61.

²⁰ I. Транзициона помош и Институционална надградба (досегашен CARDS/Phare)
II. Прекугранична и регионална соработка
III. Регионален развој (досегашна ISPA - инфраструктурни проекти)

Министерството за транспорт како највисока институција која ја раководи транспортната политика во нашата земја, треба да подготви елаборат за тоа кои делници од транспортните коридори би можеле да се дадат под концесија. Освен за делницата на автопатот Скопје-Тетово, за која порано постоел голем интерес од странство, за другите делници не се пројавил некој особен интерес, бидејќи транспортните протоци по нив не ги задоволуваат основните економски претпоставки (мал ПГДС за 24 часа). Во тој поглед нашата земја би можела сопствените средства и кредити од ИБРД, ЕИБ, КАРДС, да ги користи во изградба на други патишта, а за одредени делници за кои постои интерес да користи концесионерен капитал, со што би можеле да се изградат и други патни правци.

Оттука е потребно да се разгледаат искуствата од развиените држави, како во поглед на изворите и моделите на финансирање, користење на концесии, временскиот период за користење на концесијата, формирањето на фондови каде би се собирале средства од моторните возила, горива итн. Познато е дека државата како концедент може и треба да влегува во концесионерски договор со концесионерниот претприемач, ако истиот го има потребниот капитал и високи техникотехнолошки способности. Оттука е јасно дека концесијата како инструмент на стопанскиот развој може да биде од голема корист за државата која за таа цел треба да осигура реализација на општи јавни интереси како концедент, а концесионерот да осигура трансфер на вложувања на финансиските средства. Времетраењето на концесијата и трансферот на капиталот треба да бидат одредени со закон. Другите позиции се прецизираат со договорот за концесија.²¹

Примери од јавно-приватни модели се применети при изградбата на преминот под Ла Манш, изградбата на мостот "Оресунд" и сл. Како пример може да се земе и Швајцарскиот модел за инвестирање во инфраструктурата. Овој модел при инвестирањето во железничката инфраструктура, преку 50% средства обезбедува од приходи од користењето на патиштата.

Тоа е особено значајно во почетокот, кога се воведуваат и применуваат новите технологии, зошто тогаш трошоците на транспорт во (особено на комбинираниот транспорт) се незначително повисоки. Практиката покажала дека во развиените земји државата е таа која во почетната фаза на развој на "неконвенционалните" модели на транспорт, како што се комбинираниот мултимоделен транспорт ја имаат одлучувачката улога. Како алтернатива би можеле да се понудат транспортните услуги на меѓународни компании кои преку меѓународните трговски текови ќе транзитираат преку нашата земја. Геостратешката положба што ја зазема нашата земја во Европа, овозможува вклучување во европските и светските

²¹ Лепавцов, А.: *Просторниот развој на Република Македонија во функција на современата концепција на сообраќајниот систем*. "Сообраќај и комуникации 2000 стратегиски правци за развој": зборник на трудови. Охрид 28-30.09.2000. стр. 16.

трговски стокови текови, преку воведување и користење на нови транспортни технологии.²²

За висината на инвестиционите средства потребни за изградбата на одредени проекти во транспортната инфраструктура, за споредба ќе ја споменеме висината на финансиските средства за обиколната траса околу главниот град Скопје. Имено се проценува дека делницата Хиподром-Оризари (како дел од коридорот 8), во должина од 13,5 км ќе чини 36 милиони евра, кои инвеститорот, Фондот за патишта, ги земаат на кредит од Европската инвестициона банка (ЕИБ).²³

Според извештаите за висината на финансиските средства за изградба и реконструкција на патната мрежа дефинирана во Просторниот план на Република Македонија од 1998 година (кој сè уште е во процедура на усвојување) се земаат и следните коментари:²⁴

- За изградба на делници од магистралните патишта кои се планирани да прераснат во автопатишта, пресметките се проценуваат околу 1,2 милијарди УСД.
- за изградба на неизградени како и новопредложени магистрални патишта во должина од околу 100 км, потребни се околу 200 милиони УСД;
- за изградба на неизградените регионални патишта (околу 800 км.) потребни се околу 800 милиони УСД.
- за реконструкција на магистралните и регионалните патишта во согласност со законските прописи потребни се околу 1,0 милјарда УСД.
- за одржување на патната мрежа, што претставува и еден од основните услови за безбедноста на сообраќајот, реално потребни се околу 30 милиони УСД годишни средства, кои со тек на време се зголемуваат, што за период од 20 години би изнесувале 600-800 милиони УСД.

Поради високата цена на чинење, транспортните проекти бараат доста прецизна, стручна економско-финансиска анализа. Потребниот износ на инвестиции на проектот ја условува неговата реализација, од една страна, но има голем одраз и врз економската ефикасност на проектот, од друга.

²² Дукоски, И.: *Македонија во европскиот систем на комбиниран транспорт*. Зборник од трудовите на Меѓународниот научен собир "Перспективи и унапредување на планирањето и уредувањето на просторот. Охрид: Министерство за Урбанизам, Градежништво и заштита на животната средина, 1998. стр.367.

²³ *Обиколницата граби напред*. "Дневник", Вторник 13 Април 2004. стр. 15.

²⁴ *Коментари на предлогот на просторниот план на Република Македонија: патен сообраќај*. Од документацијата на Фондот за магистрални и регионални патишта.

Затоа големината на инвестициите е една од најбитните детерминанти на инвестиционата одлука.²⁵

Македонија поголеми странски инвестиции во доменот на транспортниот сектор во иднина може да очекува со стекнувањето на статусот земја кандидат за влез во ЕУ, преку програмата ИСПА. Една од основните заложби за постигнување на ефективен транспортен систем во ЕУ, а со тоа и целосно функционирање на заедничкиот пазар е прилагодување на националните транспортни системи во една европска транспортна мрежа. Само за пример Литванија земја членка на ЕУ од 2004 година, која брои 3,5 милиони жители и располага со БДП од 4000 ЕУР по глава на жител, мора да инвестира околу 2 милијарди ЕУР (за период 1999-2015) за да ги задоволи минималните барања за интеграција во единствениот транспортниот систем на ЕУ.²⁶

При дефинирањето на инфраструктурните потреби за реализација на проектот коридор 8, направени се доста анализи и финансиски пресметки за транспортните инфраструктурни проекти. Според одредени проекции за доизградба на одредени делници на патната инфраструктура од коридорот 8 во должина од 133,15 км се потребни 280,340,000 УСД. Просечната вредност за изградба и реконструкција на 1 км патна инфраструктура за К-8 изнесува 2,100,000 УСД. Потребниот износ на инвестиции во железничкиот сообраќај е многу поголем. Имено, проценката за целосно комплетирање на железничката мрежа од коридорот 8 побарува инвестиции во висина од 820,000,000 УСД, или просечната вредност за изградба или реконструкција на 1 км железничка инфраструктура изнесува 3,059,000 УСД.

За целосно покривање на коридорот 8 со патна и железничка мрежа потребни се средства во висина од 1,100,000,000 УСД.

Ваквите состојби укажуваат дека економскиот растеж бара прилагодување на инфраструктурните потреби во побарувачката на пазарот. Вложувањата во транспортната инфраструктура која има јавен интерес погодна е за стабилизирање на стопанството, односно за решавање на диспропорциите во стопанскиот развој. Овие вложувања се насочени кон оние стопански дејности, гранки или простори каде што сакаме да го поттикнеме нивниот развој. На тој начин со поттикнувањето на активностите и изградбата на инфраструктурата се овозможува и поголемо вработување. Меѓутоа, погрешно е сфаќањето дека само со инвестирањето во транспортната инфраструктура ќе се решат проблемите на вработувањето и стопанските диспропорции.

²⁵ Несторовски, М.: *Економија на инвестициите*. Скопје: Економски факултет, стр. 260.

²⁶ Green N.: *European Union extends transport network into accession states*. 2004.
<http://www.wsws.org/cgi-bin/birdcast.cgi>

Решение за надминување на ваквите тешкотии, особено кога стопанството на Македонија се наоѓа во тешка состојба, кога сопствени инвестициони фондови за крупни инфраструктурни објекти (завршување на железничкиот коридор 8 од Бељаковце до Ѓушево, или од Кичево до границата со Р. Албанија) не би можеле да се обезбедат во толкав обем, мора да се изнајде во модалитет кој би ги задоволил ваквите потреби. Кога е во прашање транспортната дејност, би можело да се избере моделот за вложување на средства во оние објекти кои во што пократок рок обезбедуваат максимална корист и второ, во привлекувањето на странските инвестициони средства. Ово последното вклучува не само класични форми на финасирања, како што се инвестиционите заеми, туку и примена на концесии, акционерски капитал од странски извори и други слични облици на финансирање. За нас, засега единствен реален и оправдан начин е да се зголемат материјаните фондови за изградба на магистрални сообраќајници, посебно автопатишта, и да се прошири бројот и должината на правците со кои Македонија би се вклучила во разумно кратко време во мрежата на современи европски транспортни текови. Но притоа, да не се запостават и условите под кои овие средства би се вложиле во Македонија, од аспект да не се оптовари платниот биланс на земјата.

SUMMARY

The main objective of the cohesion policy is to help reduce economic and social disparities within the EU Member States, and to help prepare the EU-accession countries for effective and efficient implementation of this policy once they become full EU Member States. As part of its responsibility for global development, the EU allocates part of its budget to support the economic and social development objectives of third countries. One of the main objectives of the pre-accession instruments is to familiarise the applicants with the EU cohesion policy and its procedures. The PHARE programme is aimed at strengthening capacities of the the candidates countries to use funds effectively from the Structural Funds once they become full Member States. SAPARD supports efforts made by the applicant countries to join the EU's Common Agricultural Policy, while ISPA follows the lead of the Cohesion Fund in financing large projects in environmental protection and transport. The development of modern transport infrastructures are key to regional and international mobility, are a means to help economic development of different regions in a balanced way and to boost intra-regional co-operation. To stimulate trade and social relations with partner countries in central and eastern Europe and southeastern Europe, the EU supports the development of physical links and networks, the backbone of which is formed by the ten Pan-European Transport Corridors (rail, road, water) defined at the Pan-European Transport Conference in Helsinki in 1997. These ten corridors link the Trans-European Transport Network (TEN) on the territory of the European Union with central, eastern, southeastern European countries and beyond. Trans-European transport policy is key factor to stimulate economic development in Europe. Integration in the world economy has three aspects: a regional one, that involves the economic relations between each other and other countries in Central and Eastern Europe, a European one that involves primarily their relations with the European Union (EU), by far their most important trading

partner and source of direct investment; and a global one, that involves their trade relations with the rest of the world. While in many respects they are giving the European dimension the highest attention because of the importance of their economic links with the EU, they can not afford to ignore the other two dimensions: their relations with the EU will yield greater benefits, if they are pursued within a liberal trade environment towards the rest of the world; and the same is true for their relations with their neighbors which are also on a path to integrate in the European structures.

Литература:

1. Borruso G.: *The Adriatic Corridor*. International Adriatic Conference "Vision Planet project INTERREG II". Trieste, Italy - 1,2 1999. pp 1. <http://www.univ.trieste.it/vplanet.index.htm>
2. Дукоски И.: *Македонија во европскиот систем на комбиниран транспорт*. Зборник од трудовите на Меѓународниот научен собир "Перспективи и унапредување на планирањето и уредувањето на просторот. Охрид: Министерство за Урбанизам, Градежништво и заштита на животната средина, 1998. стр.367.
3. Дирекција за регионално планирање: *Регионален просторен план: Охридско-преспански регион*: завршен извештај: книга I. [s.a.] стр.2.
4. Druzic I.: *The Development significance of the Adriatic motorway*. International Adriatic Conference "Vision Planet project INTERREG II". Trieste, Italy - 1,2 1999. pp 13 <http://www.univ.trieste.it/vplanet.index.htm>
5. European Comission: *Thematic Evaluation of the Impact of Structural Funds on Transport Infrastructures*. (Final Report). Oscar Faber, United Kingdom.et al., 2000, pp.1-3.
6. European Commision: *Cohesion and Transport*. Brussels, COM(98). pp.6-7.
7. European Investment Bank (EIB): *Development of Trans-European Transport Networks: the Way Forward*. Luxembourg. Fevruary 2001. pp.2-3. <http://www.eib.org>
8. European Investment Bank (EIB): *Development of Trans-European Transport Networks: the Way Forward*. Luxembourg. Fevruary 2001. pp.4-5. <http://www.eib.org>
9. EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-15.
10. Лепавцов А.: *Просторниот развој на Република Македонија во функција на современата концепција на сообраќајниот систем*. "Сообраќај и комуникации 2000 стратемиски правци за развој": зборник на трудови. Охрид 28-30.09.2000. стр. 16.
11. Миљоски, К: *Проблеми на теоријата и политиката на недостатно развиени подрачја во Југославија*. Скопје: Економски факултет, 1974. стр. 61.
12. Мрак М., Узунов В. Фондовите на ЕУ за развој и Република Македонија. Скопје: Влада на Република Македонија, Сектор за европска интеграција, 2005. стр. 22.
13. Настева Л.: *Југозападна македонска сообраќајна оиска на развој: природни предиспозиции и општествено историска условеност*: магистерски труд.

- Скопје: ПМФ: Институт за географија. стр. 45. цит. Дирекција за регионално планирање: Регионален просторен план Струга-Охрид-Ресен: концепција, стр. 53.
14. Темјановски Р.: Транспортниот систем на Република Македонија и европските стопански текови. Скопје: Економски факултет, 2005. (докторска дисертација во ракопис).